

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE



別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出 願 年 月 日

Date of Application:

2000年 8月22日

出 願 番 号

Application Number:

特願2000-251318

出 願 人

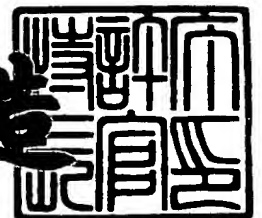
Applicant(s):

日本精工株式会社

2001年 6月21日

特 許 庁 長 官
Commissioner,
Japan Patent Office

及 川 耕 造



出証番号 出証特2001-3058517

【書類名】 特許願

【整理番号】 NSK000643

【提出日】 平成12年 8月22日

【あて先】 特許庁長官 及川 耕造 殿

【国際特許分類】 F16C 32/00
F16D 1/00
B60B 27/00

【発明の名称】 車輪用駆動ユニット

【請求項の数】 5

【発明者】
【住所又は居所】 神奈川県藤沢市鵠沼神明一丁目5番50号 日本精工株式会社内
【氏名】 嘉山 重興

【発明者】
【住所又は居所】 神奈川県藤沢市鵠沼神明一丁目5番50号 日本精工株式会社内
【氏名】 大内 英男

【特許出願人】
【識別番号】 000004204
【氏名又は名称】 日本精工株式会社

【代理人】
【識別番号】 100087457
【弁理士】
【氏名又は名称】 小山 武男

【選任した代理人】
【識別番号】 100056833
【弁理士】
【氏名又は名称】 小山 欽造

【先の出願に基づく優先権主張】

【出願番号】 特願2000-230606

【出願日】 平成12年 7月31日

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 035183

【納付金額】 21,000円

【プルーフの要否】 要

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 0009843

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車輪用駆動ユニット

【特許請求の範囲】

【請求項1】 車輪用駆動ユニットは、車輪支持用転がり軸受ユニットと等速ジョイントユニットと結合部材とから成り、

このうちの等速ジョイントユニットは、デファレンシャルギヤの出力部にその入力部を結合する第一の等速ジョイントと、この第一の等速ジョイントの出力部にその入力側端部を結合した伝達軸と、この伝達軸の出力側端部をその入力部に結合した第二の等速ジョイントを備え、

上記車輪支持用転がり軸受ユニットは、内周面に外輪軌道を有し、使用時にも回転しない外輪と、外周面の外端寄り部分でこの外輪の外端縁よりも外方に突出した部分に車輪を支持する為の取付フランジを、同じく内端寄りで上記外輪軌道と対向する部分に直接又は内輪を介して内輪軌道を、第一の嵌合周面に第一のスプライン部を、それぞれ設けたハブと、上記外輪軌道と上記内輪軌道との間に転動自在に設けた複数個の転動体とを有するものであり、

上記第二の等速ジョイントは、上記第一のスプライン部とスプライン係合する第二のスプライン部を外端部に存在する第二の嵌合周面に設けると共に、内端部に等速ジョイントの外輪となるハウジング部を備えたものであり、

上記結合部材は、径方向に弾性変形自在で、上記ハブの周面に設けた第一の係合部と上記第二の等速ジョイントの周面に設けた第二の係合部との間に掛け渡されて、これらハブと第二の等速ジョイントとの軸方向に関する位置決めし、

上記第一、第二のスプライン部同士を係合させたスプライン係合部の隙間角度が、 $0.2^{\circ} \sim 26^{\circ}$ の範囲に規制されているもの。

【請求項2】 車輪用駆動ユニットは、車輪支持用転がり軸受ユニットと等速ジョイントユニットと結合部材とから成り、

このうちの等速ジョイントユニットは、デファレンシャルギヤの出力部にその入力部を結合する第一の等速ジョイントと、この第一の等速ジョイントの出力部にその入力側端部を結合した伝達軸と、この伝達軸の出力側端部をその入力部に結合した第二の等速ジョイントを備え、

上記車輪支持用転がり軸受ユニットは、内周面に外輪軌道を有し、使用時にも回転しない外輪と、外周面の外端寄り部分でこの外輪の外端縁よりも外方に突出した部分に車輪を支持する為の取付フランジを、同じく内端寄りで上記外輪軌道と対向する部分に直接又は内輪を介して内輪軌道を、第一の嵌合周面に第一のスプライン部を、それぞれ設けたハブと、上記外輪軌道と上記内輪軌道との間に転動自在に設けた複数の転動体とを有するものであり、

上記第二の等速ジョイントは、上記第一のスプライン部とスプライン係合する第二のスプライン部を外端部に存在する第二の嵌合周面に設けると共に、内端部に等速ジョイントの外輪となるハウジング部を備えたものであり、

上記結合部材は、径方向に弾性変形自在で、上記ハブの周面に設けた第一の係合部と上記第二の等速ジョイントの周面に設けた第二の係合部との間に掛け渡されて、これらハブと第二の等速ジョイントとの軸方向に関する位置決めし、

上記第一、第二のスプライン部同士を係合させたスプライン係合部の隙間角度が、 $0.2^{\circ} \sim 4.2^{\circ}$ の範囲に規制されているもの。

【請求項 3】 車輪用駆動ユニットは、車輪支持用転がり軸受ユニットと等速ジョイントユニットと結合部材とから成り、

このうちの等速ジョイントユニットは、デファレンシャルギヤの出力部にその入力部を結合する第一の等速ジョイントと、この第一の等速ジョイントの出力部にその入力側端部を結合した伝達軸と、この伝達軸の出力側端部をその入力部に結合した第二の等速ジョイントを備え、

上記車輪支持用転がり軸受ユニットは、内周面に外輪軌道を有し、使用時にも回転しない外輪と、外周面の外端寄り部分でこの外輪の外端縁よりも外方に突出した部分に車輪を支持する為の取付フランジを、同じく内端寄りで上記外輪軌道と対向する部分に直接又は内輪を介して内輪軌道を、第一の嵌合周面に第一のスプライン部を、それぞれ設けたハブと、上記外輪軌道と上記内輪軌道との間に転動自在に設けた複数の転動体とを有するものであり、

上記第二の等速ジョイントは、上記第一のスプライン部とスプライン係合する第二のスプライン部を外端部に存在する第二の嵌合周面に設けると共に、内端部に等速ジョイントの外輪となるハウジング部を備えたものであり、

上記第一のスプライン部と上記第二のスプライン部とのうち、内周面に形成されるスプライン部は、当該スプライン部を構成する各スプライン歯が上記ハブ及び第二の等速ジョイントの中心軸に対し平行に形成された平行スプラインであり、上記第一のスプライン部と上記第二のスプライン部とのうち、外周面に形成されるスプライン部は、当該スプライン部を構成する各スプライン歯が上記ハブ及び第二の等速ジョイントの中心軸の方向に対して僅かに傾斜した傾斜スプラインであり、

上記結合部材は、径方向に弾性変形自在で、上記ハブの周面に設けた第一の係合部と上記第二の等速ジョイントの周面に設けた第二の係合部との間に掛け渡されて、これらハブと第二の等速ジョイントとの軸方向に関する位置決めをし、

上記第一、第二のスプライン部同士を係合させたスプライン係合部の隙間角度が、 $-17^{\circ} \sim 42^{\circ}$ の範囲に規制されているもの。

【請求項4】 請求項1～3の何れかに記載した車輪用駆動ユニットであって、第一のスプライン部がハブの内周面に設けられた雌スプライン部であり、第二のスプライン部が第二の等速ジョイントの外端部を構成するスプライン軸の外周面に設けられた雄スプライン部であり、第一の係合部が上記ハブの内周面外端寄り部分に形成された外径側係合部であり、第二の係合部が上記スプライン軸の外端部外周面に形成された内径側係合部であるもの。

【請求項5】 請求項1に記載した車輪用駆動ユニットであって、第一のスプライン部が、ハブの内端部に外嵌固定されてかしめ部により抑え付けられた、内輪と一体又は別体の間座の外周面に設けられた雄スプライン部であり、第二のスプライン部が、全体を略円筒状に形成された、第二の等速ジョイントを構成するハウジング部の外端部内周面に設けられた雌スプライン部であり、第一の係合部が上記間座の外周面に形成された内径側係合部であり、第二の係合部が上記駆動部材の外端部内周面に形成された外径側係合部であるもの。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明に係る車輪用駆動ユニットは、車輪を懸架装置に対し回転自在に支持

すると共に、デファレンシャルギヤの出力をこの車輪に対し伝達する為に利用する。この様な車輪用駆動ユニットは、車輪支持用転がり軸受ユニットと等速ジョイントユニットと結合部材とから成るもので、独立懸架式サスペンションに支持された駆動輪（FF車（前置エンジン前輪駆動車）の前輪、FR車（前置エンジン後輪駆動車）及びRR車（後置エンジン後輪駆動車）の後輪、4WD車（四輪駆動車）の全輪）を、懸架装置に対して回転自在に支持すると共に、上記駆動輪を回転駆動するものである。

【0002】

【従来の技術】

車輪を懸架装置に対して回転自在に支持する為に、外輪と内輪とを転動体を介して回転自在に組み合わせた軸受ユニットが、各種使用されている。又、独立懸架式サスペンションに駆動輪を支持する為の車輪支持用転がり軸受ユニットは、等速ジョイントユニットと組み合わせて、デファレンシャルギヤと駆動輪との相対変位や車輪に付与された舵角に拘らず、駆動軸の回転を上記車輪に対して円滑に（等速性を確保して）伝達する必要がある。この様な等速ジョイントユニットと組み合わせて、しかも比較的小型且つ軽量に構成できる、所謂第四世代のハブユニットと呼ばれる軸受ユニットとして従来から、特開平7-317754号公報、米国特許第5674011号明細書等に記載されたものが知られている。

【0003】

図5は、このうちの特開平7-317754号公報に記載された、従来構造の第1例を示している。車両への組み付け状態で、懸架装置に支持されて回転しない外輪1は、外周面にこの懸架装置に結合固定する為の結合フランジ2を、内周面に複列の外輪軌道3、3を、それぞれ有する。上記外輪1の内側には、第一素子4と第二素子5とを組み合わせて成るハブ6を配置している。このうちの第一素子4は、外周面の外端（自動車への組み付け状態で幅方向外側となる端部を言う。本明細書全体で同じ。各図の左端。）寄り部分に車輪を支持する為の取付フランジ7を、同じく内端（自動車への組み付け状態で幅方向中央側となる端部を言う。本明細書全体で同じ。各図の右端。）寄り部分に内輪軌道8を、それぞれ設けた円筒状に形成している。これに対して、上記第二素子5は、外端部を、上

記第一素子4を外嵌固定する為の円筒部9とし、内端部を、ツェッパ型或はバーフィールド型の軸受側等速ジョイント10の外輪となるハウジング部11とし、中間部外周面に内輪軌道8を設けている。そして、上記各外輪軌道3、3と上記各内輪軌道8、8との間にそれぞれ複数個ずつの転動体12、12を設ける事により、上記外輪1の内側に上記ハブ6を、回転自在に支持している。

【0004】

又、上記第一素子4の内周面と上記第二素子5の外周面との互いに整合する位置には、それぞれ外側係止溝13及び内側係止溝14を形成すると共に、止め輪15を、これら両係止溝13、14に掛け渡す状態で設ける事により、上記第一素子4が上記第二素子5から抜け出るのを防止している。更に、上記第二素子5の一端面（図5の左端面）外周縁部と、上記第一素子4の内周面に形成した段部16の内周縁部との間に溶接17を施して、上記第一、第二素子4、5同士を結合固定している。

【0005】

又、上記軸受側等速ジョイント10は、上記ハウジング部11と、内輪18と、保持器19と、複数個の玉20とから成る。このうちの内輪18は、エンジンによりトランスミッションを介して回転駆動される、図示しない駆動軸の先端部に固定される。この内輪18の外周面には、この内輪18の中心軸に対し直交する仮想平面で切断した場合に於ける断面形状が円弧形である内側係合溝21を6本、円周方向に互り等間隔に、それぞれ円周方向に対し直角方向に形成している。又、上記ハウジング部11の内周面で上記内側係合溝21と対向する位置には、やはり円弧形の断面形状を有する外側係合溝22を6本、円周方向に対し直角方向に形成している。又、上記保持器19は、断面円弧状で全体を円環状に形成しており、上記内輪18の外周面とハウジング部11の内周面との間に挟持している。この保持器19の円周方向6個所位置で、上記内側、外側両係合溝21、22に整合する位置には、それぞれポケット23を形成し、これら各ポケット23の内側にそれぞれ1個ずつ、合計6個の上記玉20を保持している。これら各玉20は、それぞれ上記各ポケット23に保持された状態で、上記内側、外側両係合溝21、22に沿って回転自在である。

【0006】

上述の様に構成する、等速ジョイント10と組み合わせた車輪支持用転がり軸受ユニットを車両に組み付ける際には、結合フランジ2により外輪1を懸架装置に支持し、取付フランジ7により駆動輪を第一素子4に固定する。又、エンジンによりトランスミッションを介して回転駆動される、伝達軸53（本発明の実施の形態を示す図1参照）の先端部を、軸受側等速ジョイント10を構成する内輪18の内側にスプライン係合させる。自動車の走行時には、上記内輪18の回転を、複数の玉20を介して第二素子5を含むハブ6に伝達し、上記駆動輪を回転駆動する。

【0007】

又、図6は、前記米国特許第5674011号明細書に記載された、従来構造の第2例を示している。この従来構造の第2例の場合、懸架装置を構成するナックル24に内嵌固定した状態で使用時に回転しない外輪1aの内周面に、複列の外輪軌道3、3を設けている。ハブ6aの外周面の外端寄り部分には車輪を支持する為の取付フランジ7を、同じく内端寄り部分には、1対の内輪25、25を介して複列の内輪軌道8、8を、それぞれ設けている。これら両内輪25、25は、上記ハブ6aの内端部を直径方向外方に折り曲げて成るかしめ部26により、このハブ6aの本体部分に支持固定している。又、上記各外輪軌道3、3と上記各内輪軌道8、8との間には、それぞれ複数個ずつの転動体12、12を設けて、上記外輪1aの内側に上記ハブ6aを、回転自在に支持している。

【0008】

又、このハブ6aの中心部には、スプライン孔27を設けている。更に、この様なハブ6aと、請求項に記載した第二の等速ジョイントを構成する駆動部材28とを組み合わせ、上記ハブ6aを回転駆動自在としている。この駆動部材28の一端部には、上記スプライン孔27と係合するスプライン軸29を設けている。又、上記駆動部材28の他端部は、軸受側等速ジョイントの外輪となるハウジング部11としている。この様な駆動部材28と上記ハブ6aとは、上記スプライン孔27に上記スプライン軸29を挿入した状態に組み合わせ、上記両部材28、6aの外周面に形成した、それぞれが環状凹溝である第一、第二の係合部

と凹凸係合した弾性材製の結合部材 3 0 により、分離防止を図っている。

【 0 0 0 9 】

更に、特開平 1 0 - 2 6 4 6 0 5 号公報及び米国特許第 5 8 5 3 2 5 0 号明細書には、中空円筒状のハブの中心部を、スプライン軸を挿入する事なく中空のままとし、車輪支持用転がり軸受ユニットの軽量化を図る構造が記載されている。図 7 は、従来から知られている車輪を駆動する為の軸受ユニットの第 3 例として、上記特開平 1 0 - 2 6 4 6 0 5 号公報及び米国特許第 5 8 5 3 2 5 0 号明細書に記載された構造と類似した構造を示している。

【 0 0 1 0 】

車両への組み付け状態で、懸架装置に支持した状態で回転しない外輪 1 は、この懸架装置に支持する為の結合フランジ 2 を外周面に、複列の外輪軌道 3、3 を内周面に、それぞれ有する。上記外輪 1 の内側には中空円筒状のハブ 6 b を、この外輪 1 と同心に支持している。このハブ 6 b は、外周面の外端寄り部分に車輪を支持する為の取付フランジ 7 を、同じく中央部に外側の内輪軌道 8 を、それぞれ形成している。又、上記ハブ 6 b の外周面の内端寄り部分には小径段部 3 1 を形成し、この小径段部 3 1 に、その外周面に内側の内輪軌道 8 を形成した内輪 2 5 を外嵌固定している。そして、上記各外輪軌道 3、3 と各内輪軌道 8、8 との間に転動体 1 2、1 2 を、それぞれ複数個ずつ転動自在に設けて、上記外輪 1 の内側に上記ハブ 6 b を回転自在に支持している。又、上記外輪 1 の両端部内周面と、上記ハブ 6 b の中間部外周面及び上記内輪 2 5 の内端部外周面との間にそれぞれシールリング 3 2、3 2 を設けて、上記各転動体 1 2、1 2 を設置した空間部分の両端開口部を塞いでいる。

【 0 0 1 1 】

上記ハブ 6 b の内端部には、ツェッパ型或はバーフィールド型の軸受側等速ジョイント 1 0 (請求項に記載した第二の等速ジョイント) の外輪となるハウジング部 1 1 a を、補助リング 3 3 を介して結合している。短円筒状に形成した、この補助リング 3 3 の内外両周面のうち、内周面には内径側雌スプライン部 3 4 を、外周面には外径側雄スプライン部 3 5 を、それぞれ形成している。この様な補助リング 3 3 は、上記ハブ 6 b の内端部外周面に、この外周面に形成した内径側

雄スプライン部 3 6 と上記内径側雌スプライン部 3 4 とをがたつきなくスプライン係合させる事で、組み付けている。そして、この状態で、上記ハブ 6 b の内端部に形成したかしめ部 2 6 により上記補助リング 3 3 の内端面を抑え付けて、この補助リング 3 3 を上記ハブ 6 b の内端部に、がたつきなく固定している。

【 0 0 1 2 】

一方、上記補助リング 3 3 の外周面に形成した、上記外径側雄スプライン部 3 5 には、上記ハウジング部 1 1 a の外端部内周面に形成した外径側雌スプライン部 3 7 をスプライン係合させている。又、上記ハウジング部 1 1 a の内半部内周面には、それぞれがツェッパ型又はバーフィールド型の軸受側等速ジョイント 1 0 を構成する玉 2 0、2 0 の軌道となる、複数の外側係合溝 2 2、2 2 を形成している。これに対して、外端部内周面には、上記外径側雌スプライン部 3 7 を形成している。そして、上述の様に、この外径側雌スプライン部 3 7 と、上記補助リング 3 3 の外周面に形成した外径側雄スプライン部 3 5 とをスプライン係合させている。

【 0 0 1 3 】

上述の様に互いにスプライン係合させた、上記外径側雌スプライン部 3 7 と外径側雄スプライン部 3 5 との間には、請求項に記載した結合部材に相当する止め輪 1 5 a を掛け渡して、上記ハウジング部 1 1 a と上記補助リング 3 3 とが分離しない様にしている。即ち、欠円環状の上記止め輪 1 5 a を、上記補助リング 3 3 の外周面に全周に互って形成した、請求項に記載した第一の係合部である内側係合溝 1 4 a と、上記ハウジング部 1 1 a の外端部内周面に全周に互って形成した、請求項に記載した第二の係合部である外側係止溝 1 3 a との間に掛け渡して、上記ハウジング部 1 1 a と上記補助リング 3 3 とが軸方向にずれ動かない様にしている。又、上記ハウジング部 1 1 a の中間部内周面には、鋼板をプレス加工して成るキャップ 3 8 を内嵌固定して、前記複数の玉 2 0、2 0 を設置した空間と、外部に通じる前記ハブ 6 b の内部空間との間を遮断している。

【 0 0 1 4 】

【発明が解決しようとする課題】

図 5 に示した従来構造の第 1 例の場合、ハブ 6 を構成する第一、第二素子 4、

5 同士の間での回転力伝達を、溶接 1 7 部分で行なう必要がある。即ち、車輪を支持する第一素子 4 と、駆動軸に連結する第二素子 5 との間では、駆動の為の大きなトルクを伝達する必要があるが、これら両素子 4、5 同士は、互いの円筒面同士で嵌合している為、嵌合面で大きなトルクを伝達する事はできない。従って、上記溶接 1 7 部分で大きなトルクを伝達する必要があり、この溶接 1 7 部分の強度を十分に大きくすべく、この溶接 1 7 を全周肉盛溶接にする必要がある。ところが、この溶接 1 7 を全周肉盛溶接とした場合には、溶接時の熱で第一素子 4 の外周面に形成した内輪軌道 8 部分の形状が歪んだり、この内輪軌道 8 部分の硬度が低下したりして、この内輪軌道 8 を含む軸受ユニットの耐久性を十分に確保できなくなる。

【 0 0 1 5 】

これに対して、図 6 及び図 7 に示した従来構造の第 2 ～ 3 例の構造は何れも、軸受側等速ジョイント 1 0 からハブ 6 a、6 b にトルクを伝達するのに、スプライン係合部（スプラインに比べてピッチが細かい、セレーション係合部を含む。本明細書全体で同じ。）を介して行なっている。即ち、図 6 に示した従来構造の第 2 例の場合には、スプライン孔 2 7 の内周面に形成した雌スプライン部とスプライン軸 2 9 の外周面に形成した雄スプライン部とのスプライン係合部により、図 7 に示した従来構造の第 3 例の場合には、補助リング 3 3 の外周面に形成した外径側雄スプライン部 3 5 とハウジング部 1 1 a の外端部内周面に形成した外径側雌スプライン部 3 7 とのスプライン係合部により、トルク伝達を行なう様にしている。

【 0 0 1 6 】

この様にスプライン係合部でトルク伝達を行なわせる構造の場合、図 5 に示した従来構造の第 1 例の様な問題がない代わりに、上記スプライン係合部の諸元を適正に規制しないと、このスプライン係合部の組み付けが面倒になったり、運転時に異音が発生して乗員等に不快感を与える原因となる。即ち、上記スプライン係合部を構成する雌スプライン部と雄スプライン部との嵌合状態が締り嵌めになると、これら両スプライン部同士をスプライン係合させる作業が面倒になり、大掛かりな組立装置が必要になったり、組立作業性が悪化したりする。

【 0 0 1 7 】

逆に、上記雌スプライン部と雄スプライン部との嵌合状態が過大な隙間嵌になると、これら両スプライン部を構成するスプライン歯の円周方向側面同士の間には過大な隙間が存在する様になり、加速開始時或は減速開始時に、これら円周方向側面同士が勢い良くぶつかり合って、運転者等に不快となる様な異音を発生する場合がある。

本発明の車輪用駆動ユニットは、上述の様な不都合を解消し、雄、雌両スプライン部同士が円周方向に相対変位する事に伴う異音の発生を防止して、乗員等に不快感を与える事がなく、しかも組立作業性の良好な構造を実現すべく発明したものである。

【 0 0 1 8 】

【課題を解決するための手段】

本発明の車輪用駆動ユニットは何れも、車輪支持用転がり軸受ユニットと等速ジョイントユニットと結合部材とから成る。

このうちの等速ジョイントユニットは、デファレンシャルギヤの出力部にその入力部を結合する第一の等速ジョイントと、この第一の等速ジョイントの出力部にその入力側端部を結合した伝達軸と、この伝達軸の出力側端部をその入力部に結合した第二の等速ジョイントを備える。

又、上記車輪支持用転がり軸受ユニットは、外輪と、ハブと、複数の転動体とを有する。このうちの外輪は、内周面に外輪軌道を有し、使用時にも回転しない。又、上記ハブは、外周面の外端寄り部分でこの外輪の外端縁よりも外方に突出した部分に車輪を支持する為の取付フランジを、同じく内端寄りで上記外輪軌道と対向する部分に直接又は内輪を介して内輪軌道を、第一の嵌合周面に第一のスプライン部を、それぞれ設けている。更に、上記各転動体は、上記外輪軌道と上記内輪軌道との間に転動自在に設けている。

一方、上記第二の等速ジョイントは、上記第一のスプライン部とスプライン係合する第二のスプライン部を外端部に存在する第二の嵌合周面に設けると共に、内端部に軸受側等速ジョイントの外輪となるハウジング部を備えたものである。

そして、上記結合部材は、径方向に弾性変形自在で、上記ハブの周面に設けた

第一の係合部とこの第二の等速ジョイントの周面に設けた第二の係合部との間に掛け渡されて、これらハブと第二の等速ジョイントとの軸方向に関する位置決めをする。

【0019】

そして、請求項1に記載した車輪用駆動ユニットの場合には、上記第一、第二のスプライン部同士を係合させたスプライン係合部の隙間角度が、 0.2° （分） $\sim 26^{\circ}$ （一般的な乗用車用の車輪用駆動ユニットの場合で、（直径が26.458mm程度の）ピッチ円上での円周方向の隙間に直して $0.001\text{mm} \sim 0.10\text{mm}$ ）の範囲に規制されている。

【0020】

又、請求項2に記載した車輪用駆動ユニットの場合には、上記第一、第二のスプライン部同士を係合させたスプライン係合部の隙間角度が、 $0.2^{\circ} \sim 42^{\circ}$ （一般的な乗用車用の車輪用駆動ユニットの場合で、（直径が26.458mm程度の）ピッチ円上での円周方向の隙間に直して $0.001\text{mm} \sim 0.16\text{mm}$ ）の範囲に規制されている。

【0021】

更に、請求項3に記載した車輪用駆動ユニットの場合には、上記第一のスプライン部と上記第二のスプライン部とのうち、内周面に形成されるスプライン部は、当該スプライン部を構成する各スプライン歯が上記ハブ及び第二の等速ジョイントの中心軸に対し平行に形成された平行スプラインである。これに対して、上記第一のスプライン部と上記第二のスプライン部とのうち、外周面に形成されるスプライン部は、当該スプライン部を構成する各スプライン歯が上記ハブ及び第二の等速ジョイントの中心軸の方向に対して僅かに（例えば、 10° を中央値として、 $6 \sim 14^{\circ}$ 程度）傾斜した傾斜スプラインである。そして、上記第一、第二のスプライン部同士を係合させたスプライン係合部の隙間角度が、 $-17^{\circ} \sim 42^{\circ}$ （一般的な乗用車用の車輪用駆動ユニットの場合で、（直径が26.458mm程度の）ピッチ円上での円周方向の隙間に直して $-0.06\text{mm} \sim 0.16\text{mm}$ ）の範囲に規制されている。尚、隙間が負（-）であるとは、締り嵌めの状態を言う。

【0022】

又、何れの場合でも、各部の加工精度により、スプライン係合している円周上の各雄スプライン歯の総てが同時に各雌スプライン歯に接触する事はない。従って、ここで言う隙間角度とは、雄、雌両スプライン部同士をスプライン係合させた状態で一方のスプライン部を固定し、他方のスプライン部を振る事により、少なくとも1対の雄、雌両スプライン歯の側面同士を接触させた状態から、反対方向に振って少なくとも1対の雄、雌両スプライン歯の側面同士を接触させる場合に、上記他方のスプライン部を自由に各スプライン歯の弾性変形に基づく大きな抵抗を受ける事なく振り得る最大角度の事を言う。

【0023】

【作用】

上述の様に構成する本発明の車輪用駆動ユニットの場合には、第二の等速ジョイントとハブとの間のトルク伝達は、第一、第二のスプライン部同士のスプライン係合に基づいて行なう。従って、これら第二の等速ジョイントとハブとの間のトルク伝達を確実に行なわせるべく、全周肉盛溶接等、熱歪み等の原因となる加工を施す必要がなくなり、内輪軌道を含む軸受ユニット各部の耐久性確保を図れる。

【0024】

特に、本発明の場合、スプライン係合部の円周方向の隙間を適正に規制しているので、組立作業性を悪化させる事なく、スプライン歯の円周方向側面同士が勢い良く衝突する事を防止して、耳障りな異音が発生する事を防止できる。

即ち、請求項1～2に記載した発明の場合には、上記角隙間を0.2'（分、直径が26.458mm程度のピッチ円上での円周方向隙間に換算した場合に0.001mm）以上としているので、第一、第二のスプライン部同士の嵌合状態が締り嵌めとならず、これら両スプライン部を構成する各スプライン歯を、その両側面が上記ハブ及び第二の等速ジョイントの中心軸に対し平行に形成された平行スプラインとしても、上記両スプライン部同士をスプライン係合させる作業を、特別な組立装置を使う事なく、容易に行なえる。

【0025】

一方、上記角隙間を、 $26'$ （分、直径が 26.458mm 程度のピッチ円上での円周方向隙間に換算した場合に 0.10mm に対応する）又は $42'$ （分、直径が 26.458mm 程度のピッチ円上での円周方向隙間に換算した場合に 0.16mm に対応する）以下に抑えているので、加速開始時或は減速開始時に、上記各スプライン部を構成するスプライン歯の円周方向側面同士が勢い良くぶつかり合う事がなくなり、運転者等に不快となる様な異音を発生する事を防止できる。尚、上記角隙間の値が $26'$ （ 0.10mm ）以下であれば、仮に異音が発生しても、殆ど気にならない程度である。又、上記角隙間を $26'$ を越えても、 $42'$ （ 0.16mm ）以下であれば、仮に耳障りな音が発生しても、実用上問題ない程度に抑えられる。

【0026】

更に、請求項3に記載した車輪用駆動ユニットの場合には、外周面に形成されるスプライン部を傾斜スプラインとすると共に、スプライン係合部の隙間角度を、 $-17' \sim 42'$ の範囲に規制しているので、やはり組立作業性を悪化させる事なく、スプライン歯の円周方向側面同士が勢い良く衝突する事を防止して、耳障りな異音が発生する事を防止できる。

【0027】

即ち、上記隙間角度の最小値を負（－）にしている為、この隙間角度範囲のうちの小さい範囲を採用した場合には、スプライン係合部の組立完了の状態では第一、第二のスプライン係合部同士の嵌合状態が締り嵌めになる。但し、この場合でも、これら両スプライン部同士をスプライン係合させ始めた状態からスプライン係合させる途中の状態までは、上記両スプライン部同士の嵌合状態が隙間嵌である。締り嵌めとなるのは、係合作業の終段のみである。従って、上記両スプライン部同士をスプライン係合させる作業を、特別な組立装置を使う事なく、容易に行なえる。尚、スプライン係合部の嵌合状態が、 $-17'$ を越えて（本発明者が実験により確認したところ、 $-18'$ 、 $-20'$ の様に）強い締り嵌めの状態になると、上記係合作業の途中で隙間嵌から締り嵌めに移る時期が早くなり、終段での締り嵌めの程度が著しくなる為、組立作業性が悪化する。

【0028】

上記角隙間が $-17'$ ～ $0'$ （本発明者が実験により確認したところ、 $-17'$ 、 $-15'$ 、 $-10'$ 、 $-5'$ 、 $0'$ ）であれば、組立作業性を悪化させる事なく、上記異音の発生を防止できる。これに対して、上記角隙間が $0'$ を越えて $42'$ 以下の場合（本発明者が実験により確認したところ、 0 、 $2'$ 、 $3'$ 、 $8'$ 、 $16'$ 、 $26'$ 、 $31'$ 、 $34'$ 、 $39'$ 、 $42'$ ）である場合には、上記スプライン係合部で異音が発生したが、その程度は実用上問題ない程度に抑えられた。特に、上記角隙間が $26'$ 以下であれば、発生する異音の大きさが、殆ど気にならない程度であった。これに対して、上記角隙間が $42'$ を越えて大きくなると（本発明者が実験により確認したところ、 $44'$ 、 $47'$ 、 $52'$ ）、上記スプライン係合部で発生する異音が、非常に大きくなった。

【0029】

【発明の実施の形態】

図1～2は、本発明の実施の形態の第1例を示している。本発明の車輪用駆動ユニットは、図1に示す様に、請求項に記載した第一の等速ジョイントである、デファレンシャル側等速ジョイント51と、車輪駆動用軸受ユニット52と、伝達軸53とを備える。この車輪駆動用軸受ユニット52は、請求項に記載した第二の等速ジョイントである、軸受側等速ジョイント10を備える。そして、この軸受側等速ジョイント10と上記デファレンシャル側等速ジョイント51と上記伝達軸53とが、請求項に記載した等速ジョイントユニットを構成する。本例の場合には、このうちの車輪駆動用軸受ユニット52を、前述の図6に示した従来構造の第2例の場合と同様に、外輪1aの外周面を単なる円筒形とし、懸架装置への取付時にこの外輪1aを、ナックル24（図6参照）に設けた取付孔に内嵌固定する様にしている。但し、外輪は、その外周面に図5、7に示す様な結合フランジ2を有するものであっても良い。又、ハブ6cの外周面内端寄り部分に複列の内輪軌道8、8を設けるべく、このハブ6cの本体部分に、それぞれの外周面にこの内輪軌道8、8を設けた、1対の内輪25、25を外嵌し、かしめ部26により固定している。又、第一の嵌合周面である、上記ハブ6cの中心部に設けたスプライン孔27の内周面に、第一のスプライン部である、雌スプライン部44を形成している。

【 0 0 3 0 】

一方、第一の嵌合周面である、上記軸受側等速ジョイントを構成する駆動部材 2 8 a の外端部に設けたスプライン軸 2 9 の外周面に、請求項に記載した第二のスプライン部である、雄スプライン部 4 5 を形成している。そして、この雄スプライン部 4 5 と上記雌スプライン部 4 4 とを係合させた状態で、上記かしめ部 2 6 の端面を、上記駆動部材 2 8 a を構成するハウジング部 1 1 の外端面に、当接若しくは近接させている。そして、このハウジング部 1 1 の外端面に形成した保持溝 3 9 に保持したリング 4 0 を上記かしめ部 2 6 の端面に弾性的に当接させて、このかしめ部 2 6 と上記ハウジング部 1 1 との間をシールしている。本例の場合には、上記かしめ部 2 6 の端面を上記駆動部材 2 8 a のハウジング部 1 1 の外端面に当接若しくは近接させる事により、スプライン軸 2 9 がスプライン孔 2 7 に対して、図 1 ～ 2 に示した状態よりも左方に大きく変位する事を阻止している。これに伴って本例の場合には、上記ハブ 6 c 側に設ける第一の係合部を、このハブ 6 c の内周面で上記スプライン孔 2 7 の外端縁部に形成した段部 4 1 としている。車輪駆動用軸受ユニットの組み立て時、言い換えれば、車輪支持用転がり軸受ユニットと等速ジョイントユニットとの結合時に、上記段部 4 1 には、上記スプライン軸 2 9 の外周面に形成した、第二の係合部である内側係止溝 1 4 b に係止した、結合部材である止め輪 1 5 b が係合し、上記スプライン軸 2 9 が上記スプライン孔 2 7 から抜け出る事を防止する。

【 0 0 3 1 】

上記止め輪 1 5 b は、ばね鋼、ステンレスばね鋼等の弾性金属製の線材を略 C 字形の欠円環状に形成する事により、直径を弾性的に拡張自在としている。この様な止め輪 1 5 b の自由状態での外径 D_{15} は、上記スプライン孔 2 7 の最大内接円（スプライン孔 2 7 の歯先円）の直径 R_{27} よりも大きくしている。又、上記内側係止溝 1 4 b の溝底の直径 R_{14} 、及び、上記段部 4 1 を境として上記スプライン孔 2 7 と反対側部分の円筒面部 4 2 の内径 R_{42} は、上記止め輪 1 5 b が上記内側係止溝 1 4 b と段部 4 1 との間に掛け渡される様に規制している。

【 0 0 3 2 】

即ち、上記内側係止溝 1 4 b の溝底の直径 R_{14} は、上記スプライン孔 2 7 の内

接円の直径 R_{27} から、上記止め輪 1 5 b を構成する線材の直径 d_{15} の 2 倍を引いた値以下 ($R_{14} \leq R_{27} - 2 d_{15}$) としている。この様な規制は、上記止め輪 1 5 b を上記内側係止溝 1 4 b の底部にまで押し込んだ状態で、上記スプライン軸 2 9 をこの止め輪 1 5 b ごと上記スプライン孔 2 7 内に挿入自在とする為に必要である。

【 0 0 3 3 】

又、上記円筒面部 4 2 の内径 R_{42} は、上記スプライン軸 2 9 の外接円（スプライン軸 2 9 の歯先円）の直径 D_{29} に、上記止め輪 1 5 b を構成する線材の直径 d_{15} の 2 倍を足した値未満 ($R_{42} < D_{29} + 2 d_{15}$) としている。この様な規制は、上記止め輪 1 5 b の直径が弾性的に広がった状態で、この止め輪 1 5 b の内周縁部と上記内側係止溝 1 4 b とを係合させる為に必要である。従って、好ましくは、上記止め輪 1 5 b の外周縁と上記円筒面部 4 2 の内周面とが当接した状態で、この止め輪 1 5 b が上記スプライン孔 2 7 とスプライン軸 2 9 との係合部の直径方向中央位置に存在する様に、上記円筒面部 4 2 の内径 R_{42} を規制する。

【 0 0 3 4 】

上記内側係止溝 1 4 b、円筒面部 4 2、及び止め輪 1 5 b の寸法を上述の様に規制する為、この止め輪 1 5 b を内側係止溝 1 4 b 部分に装着した状態で、上記スプライン軸 2 9 を上記スプライン孔 2 7 に挿入すれば、前記ハブ 6 c と前記駆動部材 2 8 a とを不離に結合できる。即ち、これらハブ 6 c と駆動部材 2 8 a とを結合する際には、上記止め輪 1 5 b を内側係止溝 1 4 b 部分に装着した状態で上記スプライン軸 2 9 を上記スプライン孔 2 7 に、内側から外側に、図 1 ～ 2 の右から左に挿入する。尚、この挿入作業は、通常は組立ロボットにより行なう。この様に組立ロボットにより挿入作業を行なうには、前記ハウジング部 1 1 の外周面又は伝達軸 5 3 の外周面を掴み、上記スプライン軸 2 9 を上記スプライン孔 2 7 に挿入する。この挿入作業の際には、これらスプライン軸 2 9 とスプライン孔 2 7 とを、できるだけ同軸上に配置して、スプライン軸 2 9 をスプライン孔 2 7 内に真っ直ぐに挿入する。

【 0 0 3 5 】

この挿入作業により上記止め輪 1 5 b は、前記かしめ部 2 6 の内周面並びに上

記スプライン孔 2 7 の内端部に隣接して設けた円すい凹面状のガイド面 4 3 に案内されつつ、外径を弾性的に縮め、上記スプライン孔 2 7 内に押し込まれる。そして、上記内側係止溝 1 4 b と前記段部 4 1 とが整合した状態で、上記止め輪 1 5 b の直径が、この止め輪 1 5 b の外周縁と上記円筒面部 4 2 の内周面とが当接する状態にまで、弾性的に広がる。そして、この様に止め輪 1 5 b の直径が弾性的に広がった状態では、この止め輪 1 5 b が上記内側係止溝 1 4 b と段部 4 1 との間に掛け渡された状態になって、上記スプライン軸 2 9 が上記スプライン孔 2 7 から抜け出る事を防止し、上記ハブ 6 c と上記駆動部材 2 8 a とを不離に結合する。尚、このハブ 6 c の軸方向に対する上記ガイド面 4 3 の傾斜角度は、上記止め輪 1 5 b がこのガイド面 4 3 部分を円滑に通過できる様にすべく、30度以下にするのが好ましい。

【 0 0 3 6 】

尚、上記内側係止溝 1 4 b の幅 W は、上記止め輪 1 5 b を構成する線材の直径 d_{15} 以上にする必要があるが、これら幅 W と直径 d_{15} との差は、極力小さくする。この理由は、上記内側係止溝 1 4 b と止め輪 1 5 b とによる結合部の、軸方向に関するがたつきを抑える為である。

【 0 0 3 7 】

更に、本例の場合には、上記ハブ 6 c の本体部分の中間部にキャップ 4 7 を、前記スプライン軸 2 9 の端面に近接対向させた状態で嵌合固定して、この中間部を塞いでいる。この様に構成する本例の場合には、上記キャップ 4 7 と前記リング 4 0 との間部分で上記スプライン軸 2 9 及びスプライン孔 2 7 が存在する空間の容積を小さくし、この空間に封入するグリースの量を少なくできる為、コストの低減を図れる。尚、上記グリースは、上記スプライン軸 2 9 と上記スプライン孔 2 7 とのスプライン係合部が摩耗するのを防止する為の潤滑剤として封入する。

【 0 0 3 8 】

尚、上記キャップ 4 7 を上記ハブ 6 c に嵌合固定する以前に、上記止め輪 1 5 b が前記係止段部 4 1 に確実に係合しているか否かを検査し、運転中に上記ハブ 6 c と前記駆動部材 2 8 a とが分離する事がない様にする事が好ましい。この様

な検査は、この駆動軸部材 2 8 a を構成する上記スプライン軸 2 9 の外端面を内方に、2 0 0 N 程度の荷重で押したり、この外端面をプラスチックハンマで叩いたりする事により行なえる。或は、上記スプライン軸 2 9 の挿入作業を組立ロボットにより行なう場合には、挿入直後にこの組立ロボットにより上記駆動軸部材 2 8 a に、数千 N 程度の引き抜き方向の荷重を付与する工程を設定する。何れの場合でも、上記駆動軸部材 2 8 a が上記ハブ 6 c に対し、引き抜き方向に変位した場合には、上記止め輪 1 5 b と係止段部 4 1 との係合が不確実であったとして、再組立を行なうか、不良品として廃棄する。

【 0 0 3 9 】

上述の様な基本構成を有する本例の構造で、前記雌スプライン部 4 4 と前記雄スプライン部 4 5 とを係合させて成るスプライン係合部 4 6 の、ピッチ円上での円周方向の隙間を、 $0.2^{\circ} \sim 26^{\circ}$ の範囲に規制している。尚、この円周方向の隙間とは、上記雌スプライン部 4 4 を構成する雌スプライン歯の円周方向片側面と、上記雄スプライン部 4 5 を構成する雄スプライン歯の円周方向片側面とを当接させた状態から一方のスプライン部のみを隙間が存在する方向に回転させ、これら雄、雌両スプライン歯の円周方向他側面同士が当接するまでの回転角を言う。上記 $0.2^{\circ} \sim 26^{\circ}$ の隙間とは、一般的な乗用車用の車輪駆動用軸受ユニットの場合で、ピッチ円上で $0.001\text{mm} \sim 0.10\text{mm}$ 程度に相当する。

【 0 0 4 0 】

本例の車輪駆動用ユニットは、上述の様に構成する車輪駆動用軸受ユニット 5 2 を、図 1 に示す様に、伝達軸 5 3 及び請求項に記載した第一の等速ジョイントである、トリポード型のデファレンシャル側等速ジョイント 5 1 と組み合わせて成る。即ち、上記車輪駆動用軸受ユニット 5 2 を構成する等速ジョイント用内輪 5 4 の中心部に設けた第二のスプライン孔 5 5 に、上記伝達軸 5 3 の外端部に設けた雄スプライン部 5 6 をスプライン係合させる。そして、この雄スプライン部 5 6 の外端部外周面に全周に亘って形成した係止溝 5 7 に係止した止め輪 5 8 を、上記第二のスプライン孔 5 5 の外端開口周縁部に形成した係止段部 5 9 に係合させて、上記雄スプライン部 5 6 が上記第二のスプライン孔 5 5 から抜け出る事を防止する。更に、上記伝達軸 5 3 の内端部は、デファレンシャルギヤの出力軸

部に設けた上記デファレンシャル側等速ジョイント51のトラニオン60の中心部に結合固定する。

【0041】

即ち、上記伝達軸53の内端部は、図示しないデファレンシャルギヤの出力軸部の端部に設けた上記デファレンシャル側等速ジョイント51を構成するトラニオン60の中心部に結合している。又、上記伝達軸53の中間部外周面と、上記デファレンシャル側等速ジョイント51を構成するハウジング61の外端部外周面及び前記等速ジョイント用のハウジング部11の内端部外周面との間に、グリースの漏れ防止及び異物進入防止等の為の1対のブーツ62a、62bを、それぞれ固定している。これら各ブーツ62a、62bは、中間部が蛇腹状で、全体を円筒状に形成している。

【0042】

上述の様な本例の車輪用駆動ユニットを構成する、前記車輪駆動用軸受ユニット52の場合には、前記駆動部材28aと前記ハブ6cとの間のトルク伝達を、前記スプライン軸29の外周面に形成した雄スプライン部45と、前記スプライン孔27の内周面に形成した雌スプライン部44との、スプライン係合部46で行なう。従って、上記駆動部材28aとハブ6cとの間のトルク伝達を確実に行なわせるべく、前述の図5に示した従来構造の第1例の様に、全周肉盛溶接等、熱歪み等の原因となる加工を施す必要がなくなる。この結果、前記各内輪軌道8、8を含む軸受ユニット各部の耐久性確保を図れる。

【0043】

更に、本例の車輪用駆動ユニットを構成する車輪駆動用軸受ユニット52の場合には、上記スプライン係合部46の円周方向の角隙間を適正に規制しているので、組立作業性を悪化させる事なく、上記雄スプライン部45を構成する雄スプライン歯の円周方向側面と、上記雌スプライン部44を構成する雌スプライン歯の円周方向側面とが勢い良く衝突する事を防止できる。そして、耳障りな異音が発生する事を防止できる。

【0044】

即ち、上記角隙間を、0.2'（ピッチ円上で0.001mm）以上としている

ので、上記雄スプライン部45と上記雌スプライン部44との嵌合状態が締め嵌めとはならない。従って、上記スプライン軸29を上記スプライン孔27内に、大きな摩擦抵抗を受ける事なく、軽い力で挿入自在となる。この為、上記スプライン軸29を上記スプライン孔27内に挿入しつつ、上記雄、雌両スプライン部45、44同士をスプライン係合させる作業を、特別な組立装置を使う事なく、容易に行なえる。

【0045】

一方、上記角隙間を、26'（ピッチ円上で0.10mm）以下に抑えているので、加速開始時或は減速開始時に、上記雄、雌両スプライン部45、44を構成する、雄、雌両スプライン歯の円周方向側面同士が勢い良くぶつかり合う事がなくなり、運転者等に不快となる様な異音を発生する事を防止できる。

【0046】

即ち、本発明者は、前記スプライン係合部46の、ピッチ円上での円周方向の隙間の大きさが、前記駆動部材28aと前記ハブ6cとの間でのトルク伝達時に於ける異音の発生状況に及ぼす影響を知る為の実験を、上記角隙間が0'（ピッチ円上の隙間の幅で0mm、以下同じ。）、0.2'（0.001mm）、3'（0.01mm）、8'（0.03mm）、16'（0.06mm）、26'（0.10mm）、31'（0.12mm）、34'（0.13mm）、39'（0.15mm）、42'（0.16mm）、44'（0.17mm）、47'（0.18mm）、52'（0.2mm）との、13通りに就いて行なった。実験では、上記駆動部材28aを回転駆動する動作（走行の為の駆動に対応する状態）と、この駆動部材28aの回転に対する抵抗が加わった状態（エンジンプレーキ作動に対応する状態）とを繰り返し、車輪駆動用軸受ユニットから、金属同士の衝突に伴う異音が発生するか否かを、耳で聞いて判定した。

【0047】

この結果、上記角隙間が26'（0.10mm）以下の場合には、異音は発生しないか、仮に発生しても殆ど気にならない程度のものであった。これに対して、上記隙間が31'（0.12mm）以上の場合には、耳障りな程の異音が発生した。但し、上記角隙間が26'を越えても42'以下であれば、実用上問題となら

ない程度のレベルに留まった。一方、上記隙間が0' (mm) の場合には、前記スプライン軸 2 9 を前記スプライン孔 2 7 に挿入する作業が面倒で、車輪駆動用軸受ユニット 5 2 の組立作業性が悪化した。

【 0 0 4 8 】

又、本例の場合には、上記駆動部材 2 8 a を前記ハブ 6 c に組み付けた状態で、前記リング 4 0 に 9. 8 ~ 1 4 7 N (1 ~ 1 5 kgf) 、好ましくは 2 9. 4 ~ 1 4 7 N (3 ~ 1 5 kgf) の予圧を付与して、上記駆動部材 2 8 a と上記ハブ 6 c とを前記止め輪 1 5 b により結合する作業を面倒にする事なく、上記スプライン軸 2 9 とスプライン孔 2 7 との軸方向に互るがたつきを防止している。従って、本例の場合には、走行時に、軸方向のがたつきに基づく耳障りな異音の発生も防止できる。

【 0 0 4 9 】

次に、図 3 は、本発明の実施の形態の第 2 例を示している。本例の場合には、前述の図 7 に示した従来構造の第 3 例の場合と同様に、ハブ 6 d の中間部外周面に直接外側の内輪軌道 8 を形成すると共に、このハブ 6 d の内端部外周面に形成した小径段部 3 1 に、その外周面に内側の内輪軌道 8 を形成した内輪 2 5 を外嵌し、かしめ部 2 6 により、この内輪 2 5 の内端面を抑え付けている。又、本例の場合には、駆動部材 2 8 a の中間部、即ち、ハウジング部 1 1 の外端部に、エンコーダ部 4 8 を備えた、断面 L 字形で全体が円環状の芯金 4 9 を外嵌固定して、この駆動部材 2 8 a の回転速度を検出自在としている。又、この芯金 4 9 の外側面に添着した円環状の弾性板 5 0 を、ハウジング部 1 1 の外端面と上記かしめ部 2 6 の端面との間で、弾性的に圧縮した状態で挟持し、上記ハウジング部 1 1 の外端面と上記かしめ部 2 6 の端面との間をシールしている。

【 0 0 5 0 】

この様な本例の場合も、上記ハブ 6 d の中心部に設けたスプライン孔 2 7 の内周面に形成した雌スプライン部 4 4 と、上記駆動部材 2 8 a を構成するスプライン軸 2 9 の外周面に形成した雄スプライン部 4 5 とを係合させて成るスプライン係合部 4 6 の角隙間を 0. 2' ~ 4 2' (ピッチ円上での円周方向の隙間で 0. 0 0 1 mm ~ 0. 1 6 mm) 、好ましくは 0. 2' ~ 2 6' の範囲に規制している。

又、上記弾性板 50 の弾性及び弾性圧縮量を適正に規制し、この弾性板 50 によりハブ 6 d を、9.8 ～ 147 N のスラスト荷重により押圧している。この為、本例の場合も、上記ハブ 6 d と上記駆動部材 28 a との結合部の回転方向及び軸方向のがたつきを抑えて、これら両部材 6 d、28 a 同士の結合作業を容易に行なえる様にしたまま、走行時に異音が発生するのを防止できる。

【0051】

尚、本発明は、前述の図 6 に示した従来構造の第 2 例、或は前述の図 7 に示した従来構造の第 3 例をその基本構造として実施する事もできる。このうち、図 7 に示した第 3 例をその基本構造とする場合には、第一の嵌合周面である補助リング 33 の外周面に形成した、第一のスプライン部である外径側雄スプライン部 35 と、駆動部材に設けた第二の嵌合周面である、ハウジング部 11 a の外端部内周面に形成した、第二のスプライン部である外径側雌スプライン部 37 とのスプライン係合部の角隙間を $0.2' \sim 42'$ 、好ましくは $0.2' \sim 26'$ の範囲に規制する。尚、上記図 7 の構造の場合には、上記スプライン係合部のピッチ円の直径が、一般的な乗用車用の場合で、約 55 mm と、前述した第 1 ～ 2 例の場合に比べて大きくなる。従って、同じ角隙間でも、円周方向の隙間を大きくできる。例えば、前述の第 1 ～ 2 例の場合には、角隙間を $26'$ 以下に抑える為には、前述した通り、ピッチ円上の隙間を 0.10 mm 以下に抑える必要がある。これに対して、上記した図 7 をその基本構造にする場合には、ピッチ円上の隙間を 0.208 mm 以下に抑えれば、上記角隙間を $26'$ 以下に抑える事ができる。従って、上記外径側雄スプライン部 35 と上記外径側雌スプライン部 37 との加工が容易になる。

【0052】

次に、図 4 は、本発明の実施の形態の第 3 例を示している。本例の場合には、軸受側等速ジョイント 10 を構成する駆動部材 28 b のハウジング部 11 b の外周面に係止溝 63 を、伝達軸 53 の中間部外周面に係止突条 64、64 を、それぞれ形成している。これら係止溝 63 及び係止突条 64、64 は、駆動部材 28 b の外端部に設けたスプライン軸 29 をハブ 6 e の中心部に設けたスプライン孔 27 内に挿入する作業を組立ロボットにより行なう際に、この組立ロボットの把

持腕に係合させて、この把持腕と上記ハウジング部 1 1 b 及び伝達軸 5 3 との間が滑らない様にする為に設けている。要は、把持腕により、これらハウジング部 1 1 b 及び伝達軸 5 3 を滑らない様に括めれば良く、これらハウジング部 1 1 b 及び伝達軸 5 3 の一部外周面に、ローレット加工等による細かな凹凸を形成して、上記係止溝 6 3 及び係止突条 6 4、6 4 に代える事もできる。

【 0 0 5 3 】

以上に述べた何れの形態の場合でも、本発明を実施する場合に、第一、第二のスプライン部の性状、諸元は、任意である。例えば、第一、第二のスプライン部の表面を両方とも焼き入れ硬化しても良いし、両方とも焼き入れ硬化せずに生のままとしても良いし、何れか一方のスプライン部のみを焼き入れ硬化しても良い。又、スプラインの形状は、セレーションに分類される様な、ピッチの細かいものでも良いし、その断面形状に就いても、三角歯或はインボリュート歯等、従来から知られている各種形状を採用できる。又、上記第一、第二のスプライン部同士に係合させたスプライン係合部に、極圧添加剤入りのグリースを封入して、このスプライン係合部の摩耗を防止する事もできる。この場合に、第一、第二のスプライン部の両方を焼き入れ硬化させれば、摩耗防止効果はより一層顕著になる。又、スプライン歯の軸方向に関する形状に就いても、円周方向両側面同士が互いに平行な平行歯であっても良いし、円周方向両側面同士が僅かに傾斜しているテーパ歯であっても良い。この場合に於いて、内周面に形成されるスプライン部を平行スプラインとし、外周面に形成されるスプライン部を傾斜スプラインとすれば、請求項 3 に記載した様に、角隙間の最小値を負にして、上記スプライン係合部を僅かな締り嵌めにする事もできる。上記スプライン歯の形状に関しては、例えば、雌スプライン部 4 4 と雄スプライン部 4 5 とを、何れもインボリュートセレーションとする場合に、次の表 1 の様な諸元とする事ができる。尚、次の表 1 中の D、P、とは、ダイアメトラル・ピッチである。

【 0 0 5 4 】

【表 1】

インボリュートセレーション諸元		
	雌セレーション部	雄セレーション部
D. P.	24/48	24/48
モジュール	1. 0583	1. 0583
歯数	25	25
圧力角	45°	45°
大径	27. 340 $^{+0.1}_0$	26. 916 $^0_{-0.150}$
小径	25. 823 $^{+0.13}_0$	25. 400 $^0_{-0.200}$
基礎円直径	18. 709	18. 709
基準ピッチ円直径	26. 458	26. 458
歯面アラサ	16S	転造
オーバピン径	22. 014 $^0_{-0.07}$	29. 797 $^{+0.05}_0$
ピン径	2. 598	2. 032
歯底のコーナー	R形状不可	

【0 0 5 5】

又、本発明を実施する場合に、内輪軌道をハブと一体又は別体に構成すると同様に、外輪軌道に就いても、懸架装置に固定する本体部分と一体に形成しても、或は別体に形成しても良い。

【0 0 5 6】

【発明の効果】

本発明は、以上に述べた通り構成され作用するので、小型且つ軽量で、しかも優れた耐久性及び信頼性を有する車輪用駆動ユニットを実現して、自動車の乗り心地及び動力性能、燃費性能の向上に寄与できる。又、運転時に構成部材同士が衝突する事を防止できて、異音並びに振動が発生するのを防止し、車輪用駆動ユニットを組み込んだ自動車の快適性向上と、この車輪用駆動ユニットのより一層の耐久性向上とを図れる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明の実施の形態の第 1 例を示す断面図。

【図 2】

図 1 の左端部に記載した車輪駆動用軸受ユニットを取り出し、一部を省略して示す半部断面図。

【図 3】

本発明の実施の形態の第 2 例を示す半部断面図。

【図 4】

同第 3 例を示す、図 1 の左半部に相当する断面図。

【図 5】

従来構造の第 1 例を示す半部断面図。

【図 6】

同第 2 例を示す半部断面図。

【図 7】

同第 3 例を示す断面図。

【符号の説明】

- 1、1 a 外輪
- 2 結合フランジ
- 3 外輪軌道
- 4 第一素子
- 5 第二素子
- 6、6 a、6 b、6 c、6 d、6 e ハブ
- 7 取付フランジ
- 8 内輪軌道
- 9 円筒部
- 10 軸受側等速ジョイント
- 11、11 a、11 b ハウジング部
- 12 転動体
- 13、13 a 外側係止溝
- 14、14 a、14 b 内側係止溝
- 15、15 a、15 b 止め輪
- 16 段部

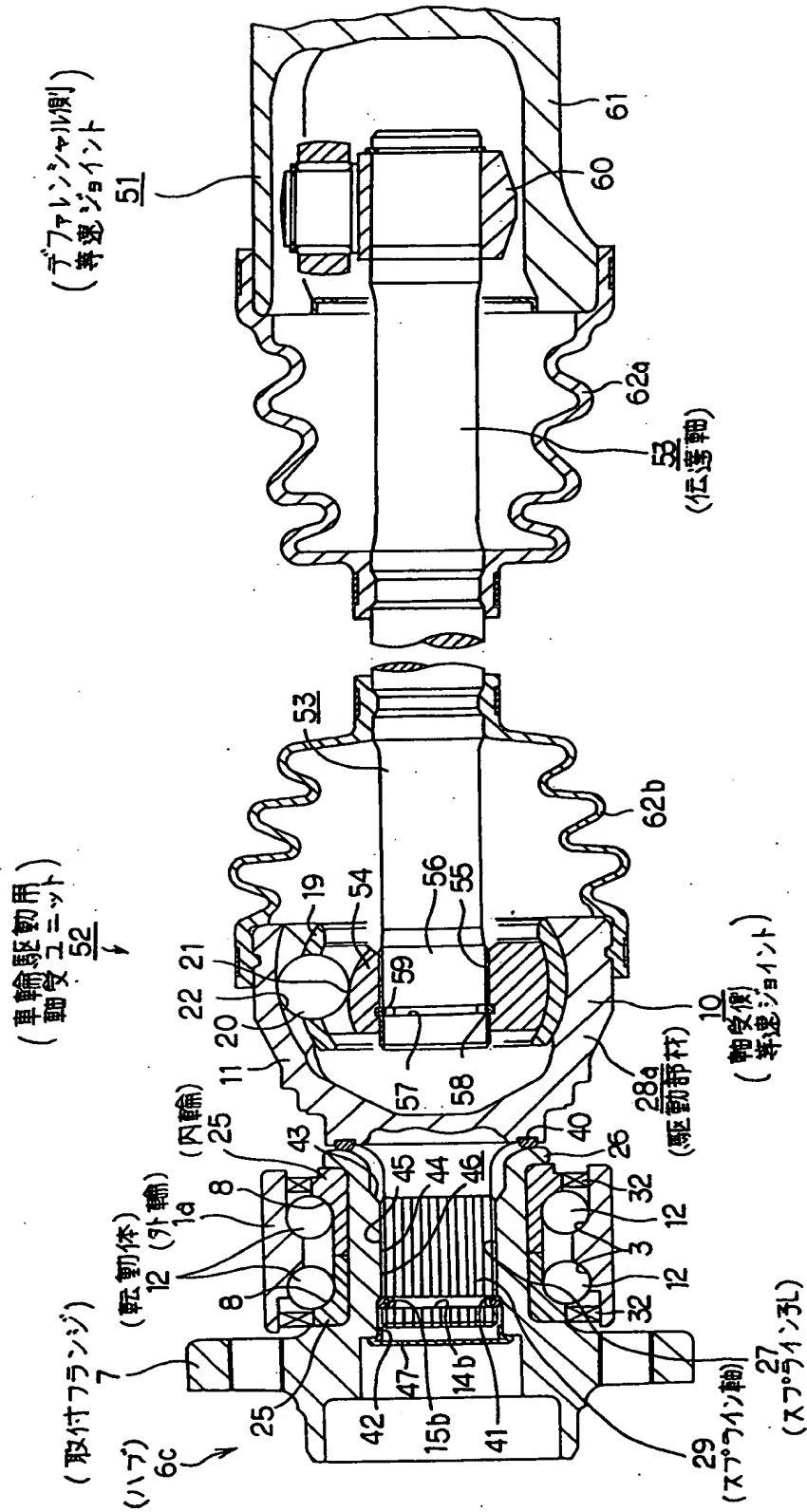
- 1 7 溶接
- 1 8 内輪
- 1 9 保持器
- 2 0 玉
- 2 1 内側係合溝
- 2 2 外側係合溝
- 2 3 ポケット
- 2 4 ナックル
- 2 5 内輪
- 2 6 かしめ部
- 2 7 スプライン孔
- 2 8、2 8 a、2 8 b 駆動部材
- 2 9 スプライン軸
- 3 0 結合部材
- 3 1 小径段部
- 3 2 シールリング
- 3 3 補助リング
- 3 4 内径側雌スプライン部
- 3 5 外径側雄スプライン部
- 3 6 内径側雄スプライン部
- 3 7 外径側雌スプライン部
- 3 8 キャップ
- 3 9 保持溝
- 4 0 Oリング
- 4 1 段部
- 4 2 円筒面部
- 4 3 ガイド面
- 4 4 雌スプライン部
- 4 5 雄スプライン部

- 4 6 スプライン係合部
- 4 7 キャップ
- 4 8 エンコーダ部
- 4 9 芯金
- 5 0 弾性板
- 5 1 デファレンシャル側等速ジョイント
- 5 2 車輪駆動用軸受ユニット
- 5 3 伝達軸
- 5 4 等速ジョイント用内輪
- 5 5 第二のスプライン孔
- 5 6 雄スプライン
- 5 7 係止溝
- 5 8 止め輪
- 5 9 係止段部
- 6 0 トラニオン
- 6 1 ハウジング
- 6 2 a、6 2 b ブーツ
- 6 3 係止溝
- 6 4 係止突条

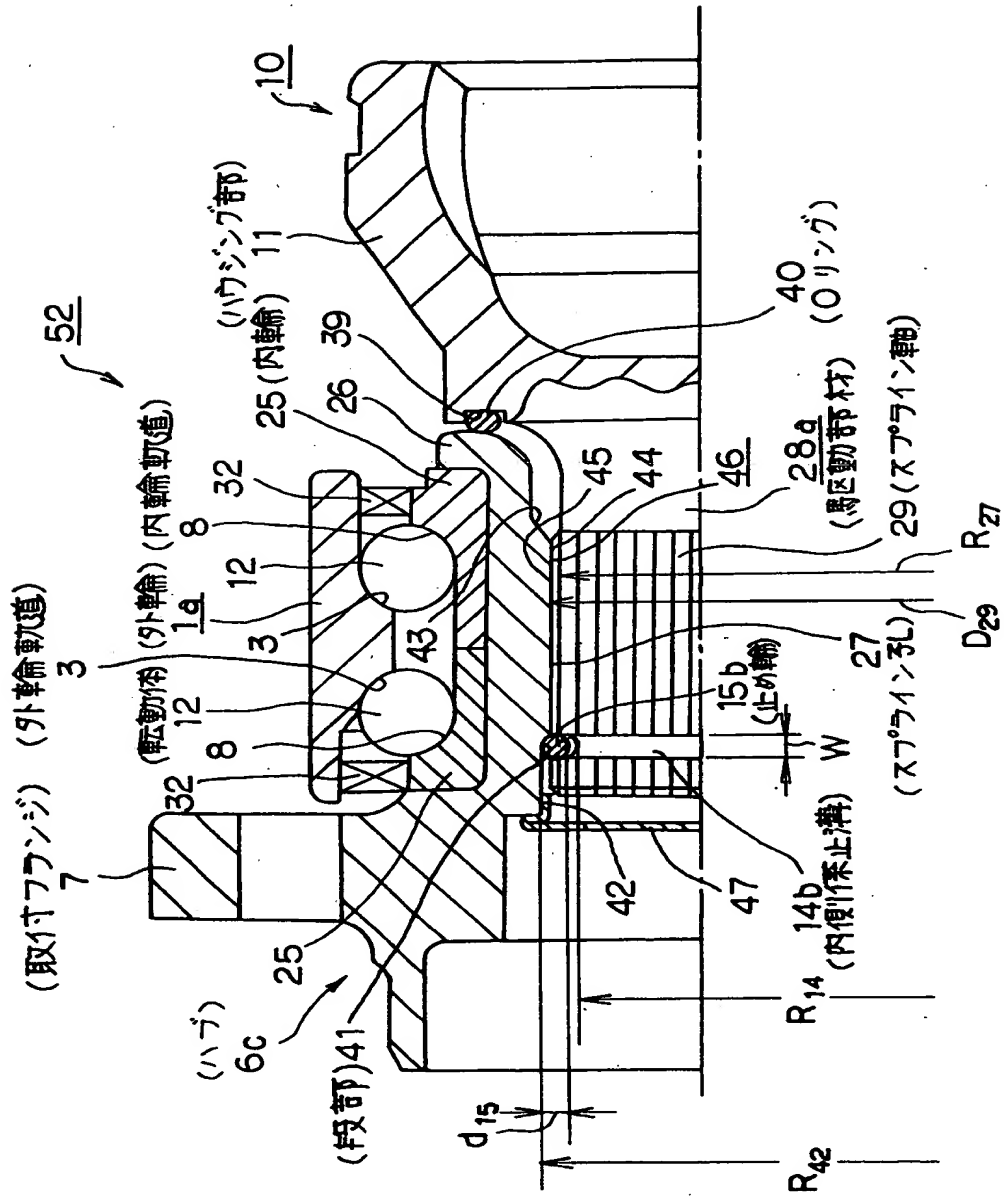
【書類名】

図面

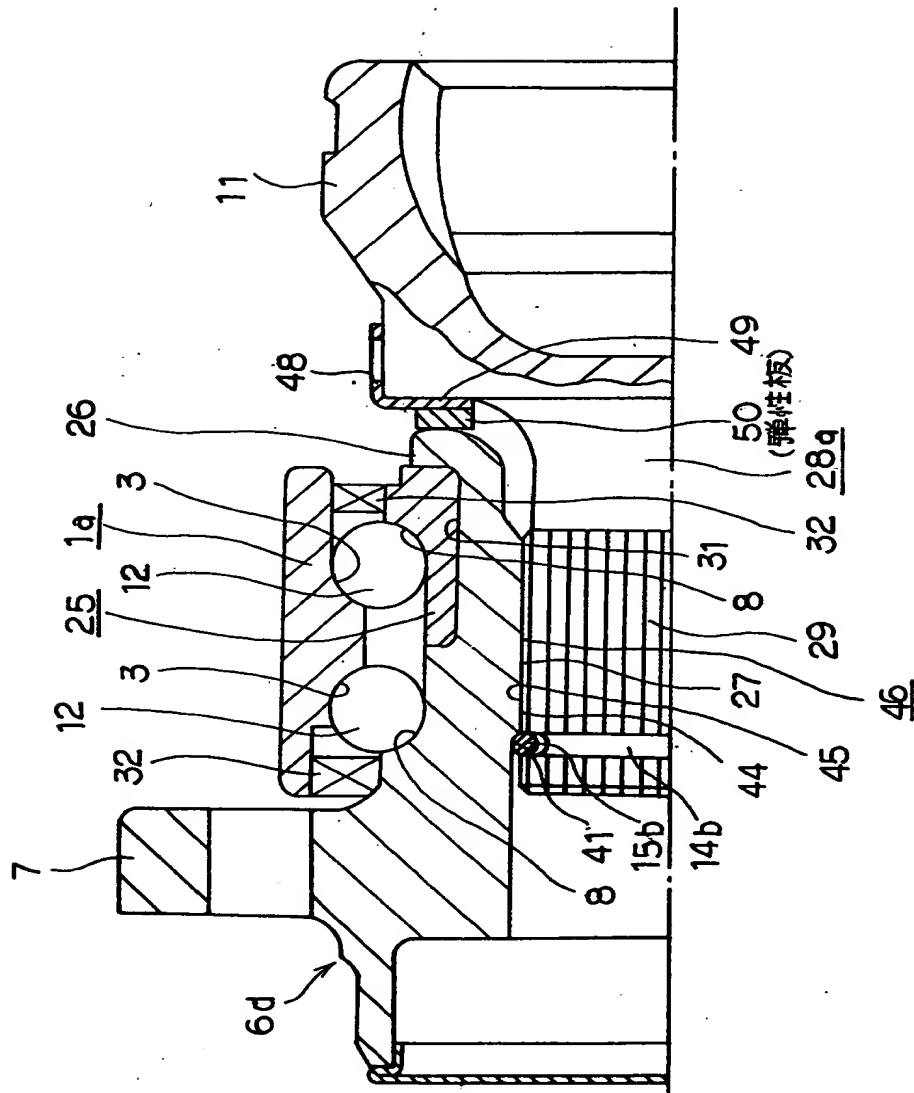
【図 1】



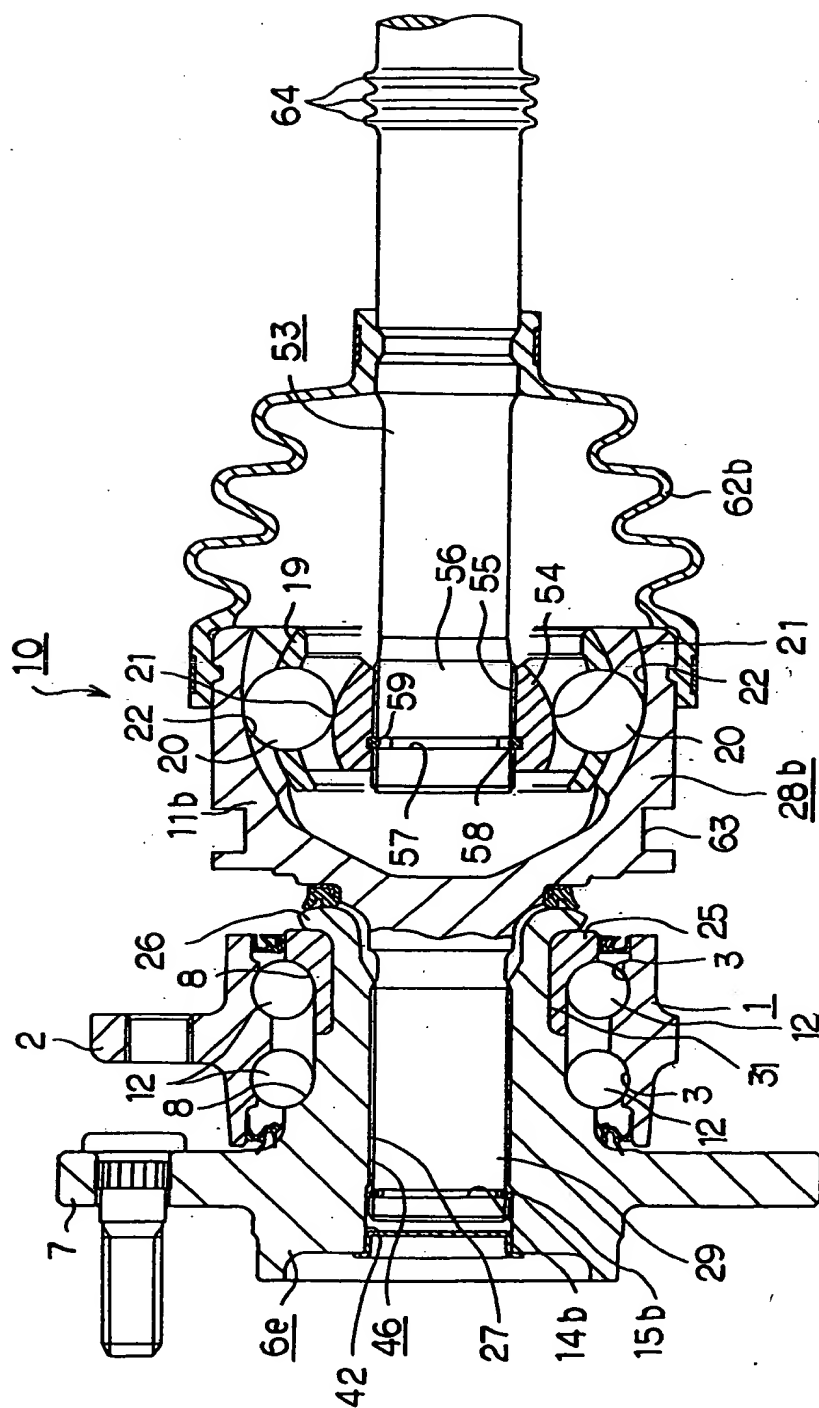
【図 2】



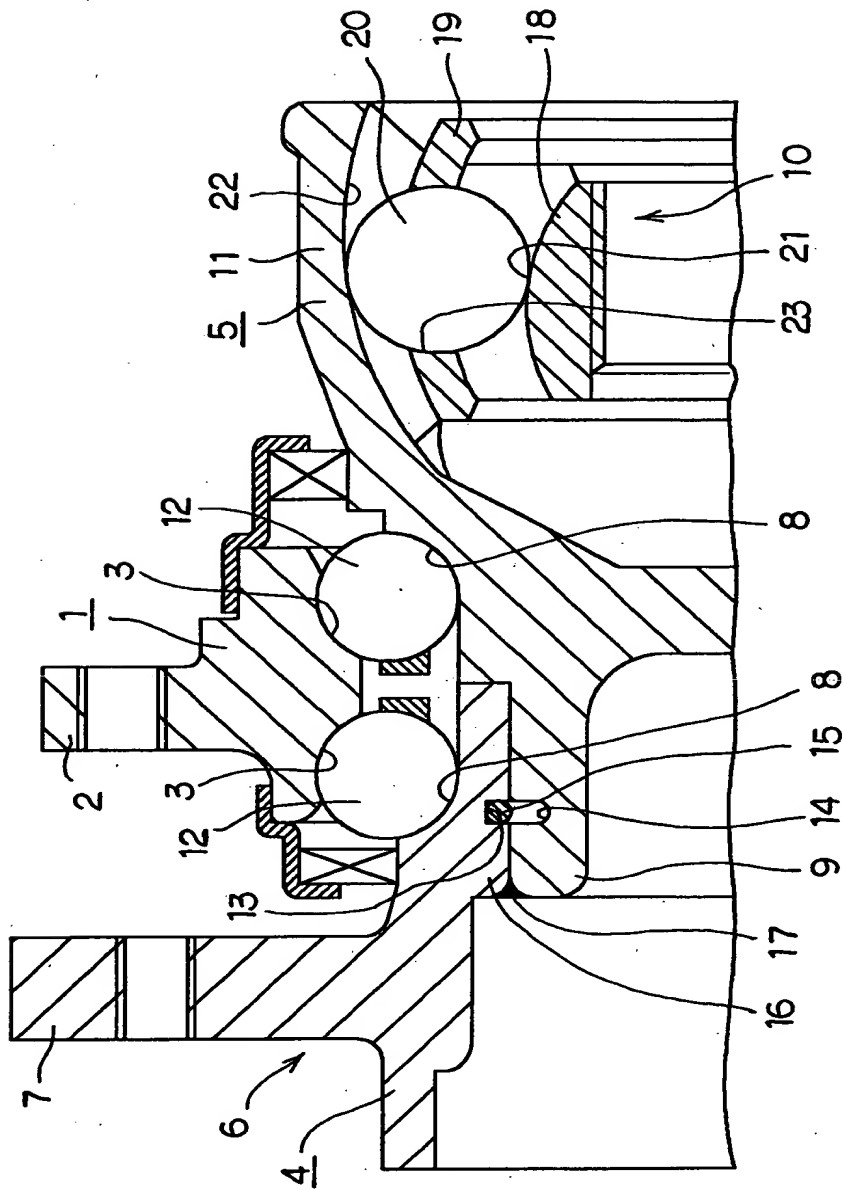
【図 3】



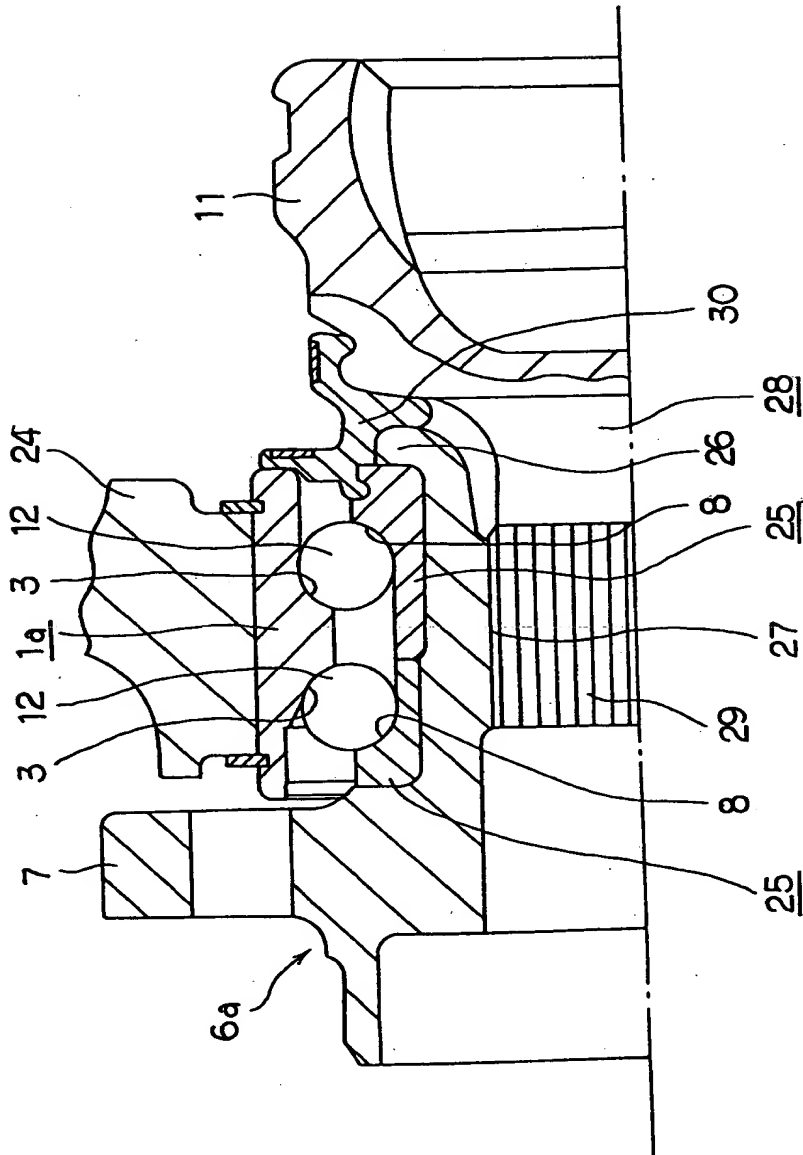
【図4】



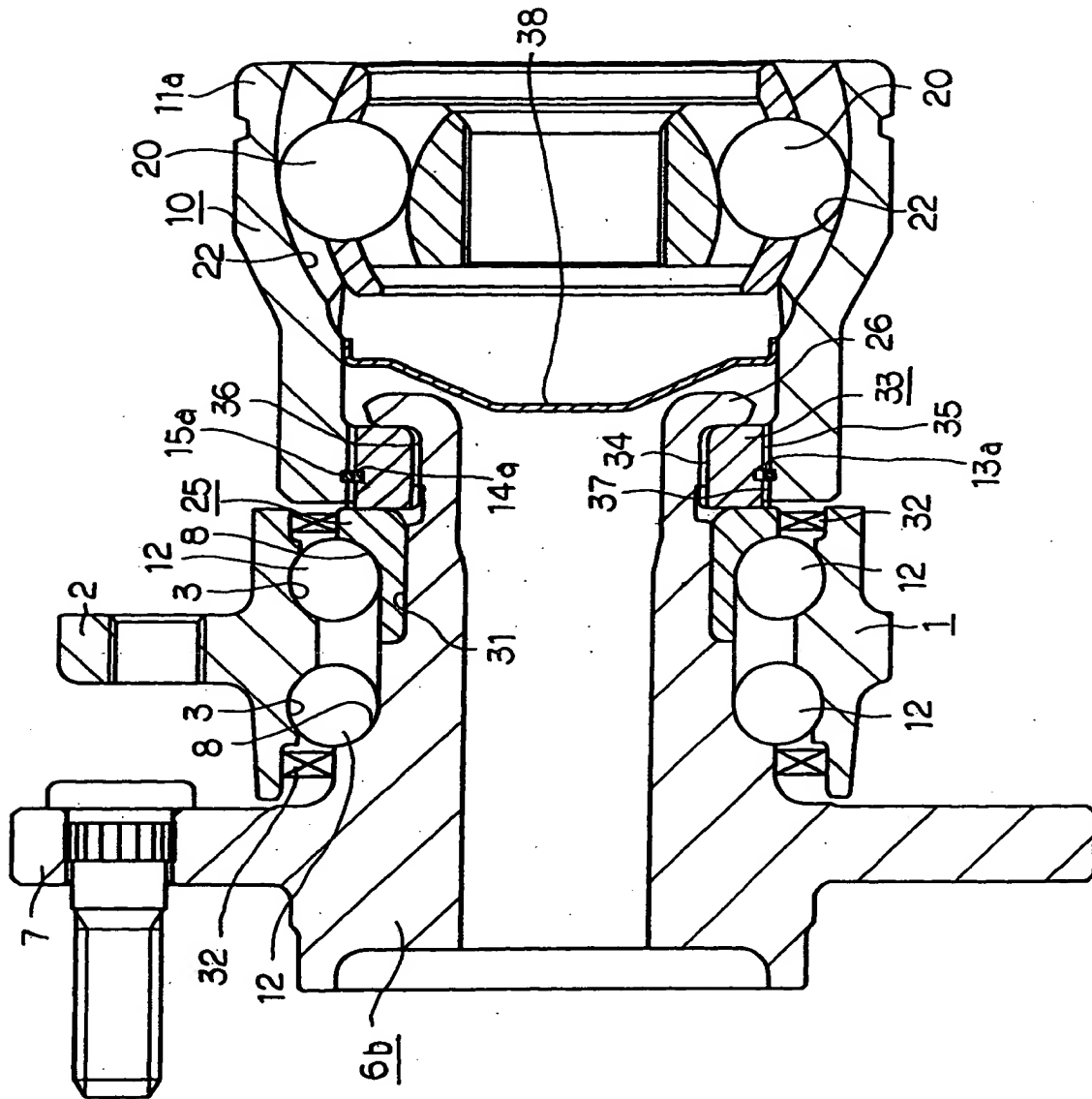
【図 5】



【図6】



【図 7】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 製造作業を面倒にする事なく、運転時に駆動部材 2 8 a とハブ 6 c とが回転方向にがたつく事を防止し、異音の発生を抑える。

【解決手段】 スプライン孔 2 7 の内周面に形成した雌スプライン部 4 4 と、スプライン軸 2 9 の外周面に形成した雄スプライン部 4 5 とのスプライン係合部 4 6 の角隙間を、 $0.2^{\circ} \sim 4.2^{\circ}$ 、好ましくは $0.2^{\circ} \sim 2.6^{\circ}$ の範囲に規制する。上記スプライン軸 2 9 を上記スプライン孔 2 7 に挿入する作業を容易に行なえる為、製造作業が面倒になる事はない。又、スプライン歯同士が勢い良くぶつかる事がないので、耳障りな異音が発生する事もない。

【選択図】 図 1

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [000004204]

1. 変更年月日	1990年 8月29日
[変更理由]	新規登録
住 所	東京都品川区大崎1丁目6番3号
氏 名	日本精工株式会社